

ПОЛОС УКРАЇНИ

ГАЗЕТА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

№ 127 (1127) • Середа, 12 липня 1995 року • Ціна договірна

Зміни будуть.

Але чи торкнуться вони освіти?

Парламентська хроніка
Ранкове засідання 11 липня

Післягодні народні депутати присвятили обговоренню порядку денного роботи ВР на цей тиждень. Судячи з питань, запланованих до розгляду протягом 11—14 липня, парламентський тиждень обіцяє бути не лише напруженим, а й цікавим. Адже серед кількох десятків питань, що їх слухатимуть протягом цього тижня, такі непересічні й довгоочікувані, як проект закону України

«Про боротьбу з корупцією» у другому читанні, про формування Конституційного суду України, про постанову ВР України «Про підсудки роботи спеціальної депутатської слідчої комісії ВР України з перевірки діяльності Генеральної прокуратури України від 21 червня 1993 року № 236, заплановано також день уряду, на якому буде заслушано роботу виконавчої влади з проведення п'ятирічного життя, компенсації заоплачених населенню та ряд інших.

(Закликання на 2-й стор.)

Президент Ізраїлю побажав співробітництва

У ході візиту міністра закордонних справ України Геннадія Удовенка до Ізраїлю відбулося його зустріч з Президентом цієї держави Езером Вейсманом.

На час дружньої й ділової бесіди було обговорено питання, погіршене з нинішнім станом їх перспективна-

ми взаємн і знань країн у політичній, економічній та гуманітарній сферах життя. Відзначалося, що темні розмиті й поглиблення цих взаємин, хоча вони значні й стабільні, поки що не можуть задовольнити жодної зі сторін. Потрібні нові зусилля на державному рівні.

Езер Вейсман висловив побажання щодо конкретних кроків, які мають зробити обидві країни назустріч одна одній. Діалог кола Ізраїлю, зазначив Президент, готові підтримувати Україну і будуть підтримувати на шляху розбудови її незалежності.

Засудити сепаратизм

Президент України Леонід Кучма прийняв делегацію американського студентського фонду «Заклади співдружності» Артура Швайфера.

У ході розмови було порушено широке коло питань. Артур Швайфер дав високу оцінку реформаторського курсу глави нашої держави, розв'язав відносини між Україною і США, перебуваючи в Україні за роки її незалежності.

Леонід Кучма погодився зі своїм співрозмовником, що важливу роль у підтримці реформи в Україні, їх розв'язанні за межами України мають відіграти вихідці з України, які нині проживають в багатьох країнах світу.

Значна увага була приділена розв'язку подій на Балканах. Як зазначив Президент України, виходячи з уроків цього конфлікту, сьогодні потрібно на всіх рівнях засудити сепаратизм і бажання переглянути кордони.

Прем'єра рубрики:

Вітчизняний стиль



У країні країні є галузь виробництва, хоча з початком прямих може писатися історія. Скажімо, американські легкові автомобілі, японські обчислювальні техніки, німецькі побутові машини...

Між тим без перебільшення можна ствердити етикетку суднобудування, центр якого міститься у Миколаєві. Марія справа переглядувати назви суден, які будувалися на верфі як трьох заводів південного міста. Та варто згадати про серію візантійської збудованих на Чорноморському суднобудівному заводі. Вони дивували своєю досконалістю, розмірами, судноплавними якостями. Що казати: кошти на військовий замовлення у колишньому ДРСР не виходили.

Після проголошення незалежності України суднобудівна галузь деякий час була у розпачі: військового замовлення немає, а на траулери, рефрижератори попити обмаль. Проте, продукція українських кораблів була відома у світі. Першими приїжділи на Чорноморський суднобудівний завод представники

грецької фірми «Аван», яка входить до фінансово-промислової групи Вардінікіс. Вони підписали угоду на спорудження 18 траулери водотоннажністю по 45 тисяч тонн кожний.

І ось надано перший танкер-продуктовець. А Крістіанер був переданий грецькій стороні. На фанелях будуть ще чотири іще. Фото). А фірма «Аван» тут же до підписання новий контракт. За ним миколаївці будуть будувати танкери більшої водотоннажності — дев'ять 65 тисяч тонн. І всі ми мусимо писатися цим. бо кораблі, які заходять майже в всі порти світу — візитна картка нашої держави. А будуть їх прості робити. Ріст суднобудівної галузі Володимир Степінх (див. фото), який приїждіє до Миколаєва з Житомирщини. Він і його товариші саме й дбають про вітчизняну марку суднобудування.

Фото Олександр КЕМКА
Інші матеріали під прямим етикеткою рубрики «Вітчизняний стиль» читайте на 3-й стор.

Навідник Шмаров, готуйтеся до бою

Закликання військовий військовий делегації на чолі з міністром оборони Валерієм Шмаровим до Сполучених Штатів Америки.

Протягом кількох днів члени делегації знайомилися з системою підготовки американських військовослужбовців безпосередньо у частинках та на кораблях. Зокрема, керівник військового відомства України високо оцінив можливість начальника центру підготовки командно-штабних фаві-

нів Сухопутних військ у Форті Нокс (штат Кентуккі). До речі, там Валерій Шмаров та Ульям Перрі взяли участь у ретних тактичних навчаннях, які було розгорнуто за допомогою комп'ютерних систем. Міністри діли в складі одного екіпажу де командиром був У. Перрі, а навідавиком — В.Шмаров.

На завершення візиту пройшов ряд зустрічей з представниками різних установ і організацій.

Офіцери вимагають

Перебування на терені України та в її територіальних водах російських військових формувань стане причиною напруженості й нестабільності — так говориться у заяві Силки офіцерів України з приводу угоди між двома державами щодо Чорноморського флоту.

Силка офіцерів України звертається до Верховної Ради із закликом прийняти закон про статус іноземних військ на території України і доручити уряду укласти угоду між Україною та Росією про строки і порядок виведення російських військ з нашої держави.

Компас політичного життя вказує новий напрям. На вибори?

ГОЛОС УКРАЇНИ



12 липня 1995 року. № 127 (1127)

lessly від пошкодження голівних двигунів і валової місткості;

2) самохідним судинам, не зазначеним у пункті 1 цієї статті, з пошкодження голівних двигунів 35 кВт і більше;

3) судинам, не зазначеним в пункті 1 і 2 цієї статті, валовою місткістю до однієї тисячі тонн.

Технічний нагляд за судинами, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством, залежно від валової місткості та потужності головного двигуна здійснюється в портах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Нагляд за виконанням на суднах вимог міжнародних договорів України здійснюється класифікаційним товариством за дорученням Кабінету Міністрів України.

Стаття 24. Допуск судна до плавання

Судно може бути допущене до плавання тільки після того, як було встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки морських судів, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.

Стаття 24. Допуск судна внутрішнього плавання до виходу в море

Вимоги, яким повинні відповідати судна внутрішнього плавання, що виходять в море, в тому ж місті району морського плавання цих судів установлює класифікаційне товариство.

Стаття 25. Захочення ядерного судна в порту України

Ядерне судно не повинно зайти в територіальні води України за усях таких умов:

- а) якщо порт оголошено відкритим для заходження ядерних судів;
- б) якщо інформацію про безпеку цього судна заздалегідь подано Міністерству транспорту України і Міністерству охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України;
- в) якщо Міністерство транспорту України і Міністерство охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України не забороняє цей заїзд.

ГЛАВА 2. РЕСТРАЦІЯ СУДЕН І ПРАВО НА ПРАПОР УКРАЇНИ

Стаття 26. Державна рестрація суден

Українське судно, технічний нагляд за яким здійснює класифікаційне товариство, підлягає рестрації в Державному судновому реєстрі України.

Українське судно, що не підлягає рестрації в Державному судновому реєстрі України, рестрацію в Судовій книзі України.

Судно, зафрахтоване за договором безборт-чартеру (стаття 203 цього Кодексу), за якого фрахтувальники не можуть бути тиснено, але не більше терміну дії договору, зареєстровано в Державному судновому реєстрі України або в Судовій книзі України і на момент фактування його не було внесено в судовий реєстр іншої держави та якщо таке судно вноситься в судовий реєстр іншої держави або записується в судовий реєстр цієї держави, припинено, про що судновласник повинен подати відповідний сертифікат.

У разі, коли в іншій державі дозволено внесення судна в дієльни судових реєстрів, під цією вимогою можна відновитися.

Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Судової книги України встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Стаття 27. Умови рестрації

Судно може бути зареєстровано в Державному судновому реєстрі України або Судовій книзі України тільки в одному морському порту України.

Порт рестрації судна може бути визначено за бажанням власника з поданням вимоги частини першої цієї статті.

Стаття 28. Судовий патент, судовий білет

Рестрація судна в Державному судновому реєстрі України засвідчується судовим патентом, право плавання під Державним прапором України (судовий патент), а рестрація в Судовій книзі України — судовим білетом.

Власник судна в Державному судновому реєстрі України і будь-який подальший власник зроблений запис в них про зареєстроване судно створюється встановлений акт, розробі та порядку стипення якого встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 29. Умови і наслідки рестрації

З моменту рестрації судна в Державному судновому реєстрі України або Судовій книзі України судно зобов'язане залишатися шоло цього судна в судових реєстрах зарубіжних держав України не визнаються.

Таким же чином Україною не визнаються судові реєстри України в судовий реєстр іншої держави, якщо судно не вноситься в установленому порядку в Державного суднового реєстру України або Судовій книзі України.

Судно виключається із Державного суднового реєстру України або Судовій книзі України у разі:

- 1) аннуляція судна несприятливим для воляційної експлуатації і ремонту;
- 2) втрати судном права плавання під Державним прапором України;
- 3) загибель судна або продаж його безвістю.

Стаття 30. Інформація про зміни відомостей, що вноситься в реєстр судна

Про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в Державний судовий реєстр України або Судову книгу України, власник судна або фрахтувальник за безборт-чартером повинен доповісти в два дні цих змін повноважним органам рестрації судна.

Стаття 31. Відповідальність за порушення правил рестрації судна

Особа, якій укладено під обов'язковою рестрації судна, або зареєстрованого його в Державному судновому реєстрі України в Судовій книзі України, повинна платити, або як порушила вимоги статті 30 цього Кодексу, несути відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Стаття 32. Національна належність судна

Право плавання під Державним прапором України

Поняття «українське судно» або «судно України» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України.

Національна належність судна визначається його державною рестрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором України.

Права плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває в власності фізичної особи — громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованою виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору безборт-чартеру.

Стаття 33. Одержання права плавання під Державним прапором України

Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України технічного свідоцтва, яке видається одержачем судна цього пра-

ва. Тимчасове свідоцтво є дійсним до рестрації судна в Державному судновому реєстрі України або Судовій книзі України, але не триває більше одного року.

За відсутності на суді Державного прапора України без одержання права плавання під тим прапором винні особи несуть відповідальність за встановленим законодавством порятку.

Стаття 34. Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України

Якщо власник українського судна передає його за безборт-чартером іноземній фізичній або юридичній особі, то це судно за згодою Міністерства транспорту України (Міністерства рибного господарства України) може тимчасово втратити право плавання під Державним прапором України.

1) за згодою цієї іноземної держави не забороняє зміну прапора;

2) власник судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор іншої держави;

3) за згодою одержателя зареєстрованого застав судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор зарубіжної держави.

ГЛАВА 3. СУДНОВІ ДОКУМЕНТИ

Стаття 35. Суднові документи

Судно повинно мати такі основні судові документи:

- 1) свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судовий патент);
- 2) свідоцтво про право власності на судно;
- 3) класифікаційне свідоцтво; обсяг свідоцтва (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства); свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;

список осіб суднового екіпажу (суднова роль);

список пасажирів, що перебувають на суді;

судновий журнал; міжнародний журнал (для суден з міжнародним плаванням);

санітарний журнал; судові свідоцтва; пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів.

Ліценсія на право користування судновим радіостанцією, журнал (подання радіослужби) та інші документи відносно до Регламенту радіофонії.

Свідоцтво про вантажну марку, якщо судно використовується для підвіз, передбаченої в пунктах 1, 3 частини першої статті 15 цього Кодексу.

Журнал рестрації заходів щодо заповнення зареєстрованого моря.

Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, судовий радіо- і міжнародний журнал, свідоцтва за формою і правилами, встановленими Міністерством транспорту України, а на риболовних судах — Міністерством рибного господарства України.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством охорони здоров'я України.

Судна, зареєстровані в Судовій книзі України, замість документів, зазначених в абзацах першого та другого абзаців частини першої цієї статті, повинні мати судовий білет.

Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Стаття 36. Винятки щодо наявності судових документів

Судно, що несе спеціальну державну службу, або судно, що виконує спеціальні завдання, може мати обмірний свідоцтво. Однак міститься судно, що несе спеціальну державну службу, може бути визначена спростована відповідно з відкритою відповідною посвідченням.

Судно, що плаває в портах або прибережних водах, може не мати міжнародного і санітарного журналу, якщо його не встановлено правилами ведення цих журналів.

Стаття 37. Документи риболовних суден

Риболовне судно повинно мати свідоцтво, метри, кріп документи, зазначені в статті 35 цього Кодексу, повинно мати міжнародне свідоцтво про безпеку риболовства судна. Це правило не застосовується до суден, що використовуються виключно для спорту і відпочинку, обробки риби та інших ресурсів моря, проведення досліджень і навчання, перевезення риби.

Стаття 38. Органи, що видають судові документи

Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і свідоцтво про право власності на судно видаються Капітаном порту і відомостям, обробки риби та інших ресурсів моря, проведення досліджень і навчання, перевезення риби.

Свідоцтво про придатність до плавання, обмірне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, свідоцтво про вантажну марку, а також інші судові документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки морських судів, видає класифікаційне товариство за дорученням Міністерства транспорту України.

З дозволу класифікаційного товариства окремі категорії судів можуть не мати обмірного свідоцтва або свідоцтва про вантажну марку.

Ліценсія на право користування судновим радіостанцією видається Міністерством зв'язку України.

За відсутності судових документів, зазначених в статтях 35 і 37 цього Кодексу, сприймаються збори, порядок та розмір яких встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 39. Дійсність судових документів

Документи, зазначені в статті 35 цього Кодексу, повинні зберігатися на судні в оригіналах, за винятком свідоцтва про право власності на судно і судового білета, що можуть бути в нотаріально засвідчених копіях.

Стаття 40. Виконання судових документів іноземних суден

Визнання обмірного свідоцтва, пасажирського свідоцтва, ліценсії на право користування судновим радіостанцією, свідоцтва про вантажну марку судна, що плаває під іноземним прапором і заходять в порти України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України.

Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні в порти України документів, названих в частині першій цієї статті, підлягає обов'язковому огляду з визначених місткості, пасажирськості, найменшої висоти надводного корпусу і оглядом радіостанції на тих же підставах, як і судно, яке плаває під Державним прапором України.

У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України, незалежно від наявності відповідних документів, оно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, як і судно, яке плаває під Державним прапором України.

Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Стаття 41. АРЕШТ СУДЕН

Судно може бути арештовано за здійснення з-під арешту тільки рішеним судом, арештованого судна або години Морської арбітражної комісії.

Арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження чини першого, що здійснюється для забезпечення морських

вимог, зазначених в статті 42 цього Кодексу, під час перебування судна в морському порту України.

Арешт не виключає заходів, що здійснюються для виконання рішень суду чи арбітражного суду, що набрала чинності.

Право суду, арештованого комісією здійснювати арешт судно згідно з частинною першою цієї статті не обмежує права капітана морського порту і начальника морського порту щодо затримання суден в порядку, передбаченому статтями 38-40 цього Кодексу.

Стаття 42. Морські вимоги

Судно може бути арештовано тільки на морські вимоги. Морські вимоги — це вимоги, що виникає з права власності на судно, інших майнових прав на судно, інших цивільних судів, управління, експлуатації або комерційного використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних з затриманням судна, а саме вимоги у зв'язку з:

- 1) запобіганням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна;

2) запобіганням шкоди в результаті пошкодження життя або ушкодження здоров'я на судні або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;

3) запобіганням шкоди навколишньому природному середовищу;

4) митного розряду, що належить за здійснення ритуальних заходів або винятково вимог буд-яких договорів при затриманні судна;

5) компенсації шкоди іншими судами, що належить за усунення або спробу усунення загроз запобігання шкоди чи здійснення аналогічних операцій;

6) підняттям, відлітанням або зникненням судна, що стало уламками чи його вантажу та викликає інші негативні наслідки;

7) буд-яким договором використання або фактування судна;

8) буд-яким договором перевезення вантажу або пасажирів на судні;

9) порушенні чи пошкодженням вантажу, включачи багаж, під час перевезення або у зв'язку з ним;

10) загальною аварією;

11) лопатимся проведенням таємних досліджень зборів;

12) бруксидженням;

13) поставанням продуктів харчування, матеріалів, палива, запасів, обладнання, включачи контейнери, для експлуатації судна або вантажу на судні;

14) буд-яким договором, передбаченому або передбаченим судами;

15) зборами в порту, каналі та інших судновласних водах, а також коштами, що належать капітану, членам командного складу та членам суднової екіпажу в зв'язку з виконанням своїх обов'язків на борту судна, включачи витрати на репатріацію і внески за соціальним страхуванням, що сплачуються від їх імені;

16) дискусійними питаннями, які здійснюються щодо судна капітаном, власником, фрахтувальником або агентом;

17) страховою премією, включачи витрати на відстеження страхованих суден, що сплачуються стосовно судна його власником або фрахтувальником за безборт-чартером;

18) буд-яким комісійною, брокерською або агентською винагородою, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за безборт-чартером;

19) буд-яким спором про право власності на судно або володіння ним;

20) буд-яким спором між двома або кількома власниками судна щодо використання судна і розподілу прибутку;

21) заставою судна;

22) буд-яким спором, що вини-

кає з договором купівлі-продажу судна.

Стаття 43. Умова, за якою судно може бути арештоване.

Судно, стосовно якого виникли морські вимоги, може бути арештовано тільки за наявності хоча б однієї з таких умов:

а) вимога виходить до категорії пріоритетних вимог, зазначених у пунктах 1, 2, 3-5 і 7 статті 359 цього Кодексу;

б) вимога ґрунтується на зареєстрованій заставі судна;

в) вимога стосується права власності на судно або володіння ним;

г) вимога, не зазначена у підпунктах «а», «б», і «в» цієї статті, але якщо особа, якій судно належить на правах власності, не має виконання вимоги, несе відповідальність за цією вимогою і є його власником на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна.

Фрагментарний склад судна за борбоу-чартером несе відповідальність за цією вимогою і є фрагментарним складом судна за борбоу-чартером або власником його частини, пов'язаної з арештом судна.

Будь-яке судно або судна можуть бути арештовані, якщо на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна або судин, вони перебувають у власності особи, яка несе відповідальність за морською вимогою і яка на час виникнення вимоги була власником судна, стосовно якого виникли морські вимоги, або фрагментарним складом такого судна за борбоу-чартером, тайм-чартером або рейсовим чартером.

Не працює не застосовується до вимоги, пов'язаної з власністю на судно чи володіння ним.

Стаття 44. Звільнення судна з-під арешту.

Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги. Фінансові форми достатнього за розміром.

За відсутності згоди сторін щодо форми і розміру забезпечення морської вимоги суду, арештоване судно або Морська екіпажна комісія визначають форму і розмір забезпечення, який не повинен перевищувати вартості судна.

Будь-яке прохання про звільнення судна з-під арешту у зв'язку з наданням забезпечення морської вимоги не означає визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обсяження відповідальності.

Особа, яка забезпечила морську вимогу згідно з будівельною першою цією статтею, може в будь-який час звернутися до суду або в Морську екіпажну комісію з проханням про зменшення, зміну або аннулювання забезпечення.

Стаття 45. Подальший арешт. Судно, що було вже арештовано і звільнено з-під арешту, або стосовно якого забезпечення морської вимоги уже було надано, може бути арештовано знову або арештовано на ту ж морську вимогу лише за наявності хоча б однієї з таких умов:

а) розмір забезпечення тієї ж вимоги, одержаного раніше, є недостатнім за умов, що загальний розмір забезпечення морської вимоги не може перевищувати вартості судна;

б) особа, яка надавала забезпечення морської вимоги, не спроможна виконати своє зобов'язання повністю або частково;

в) судно або вже було арештовано, або забезпечення морської вимоги, що вже було надано, було звільнено на прохання або за згодою особи, яка заявила вимогу, прохання для цього підлягає арешту;

г) особа, яка заявила вимогу, не змогла вжити всіх необхідних заходів до того, щоб перешкодити звільненню.

Будь-яке судно, яке могло бути арештоване на ту ж морську вимогу не підлягає арешту.

а) розмір забезпечення такої вимоги, що вже отримана, є недостатнім, або;

б) не забезпечення правила, що містяться в пунктах «а» і «в» частини першої цієї статті.

Правила цієї статті не застосовуються щодо незалежного звільнення судна з-під арешту.

Стаття 46. Застосування перереза власника арештованого судна або фрагментарного складу за борбоу-чартером.

Особа, на вимогу якої судно арештовано, несе відповідальність за будь-які збитки, завдані власнику судна або фрагментарному складу за борбоу-чартером в результаті необґрунтованого арешту судна або надання наданого забезпечення морської вимоги.

Суд, арештований судно або головною командою судна, можуть як умову арешту судна або продовження арешту, наслідком раніше, зобов'язати особу, яка заявила вимогу про не, надати забезпечення морської вимоги в розмірі та на умовах, визначених судом або Головною Морською екіпажною комісією, у зв'язку з будівельними збитками, що можуть бути завдані власником судна чи фрагментарним складом судна за борбоу-чартером в результаті необґрунтованого арешту судна або надання наданого забезпечення морської вимоги, за що така особа може нести відповідальність.

Стаття 47. Арешт державних судин.

Правила цієї глави застосовуються також до судин, що перебувають у державній власності та здійснюють виключно комерційну діяльність.

РОЗДІЛ III ЕКІПАЖ СУДНА

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 48. Промислове становище екіпажу судна.

Правило становлення екіпажу судна, що плаває під прапором України, а також відношення між членами екіпажу, які беруть участь у експлуатації цього судна, між членами екіпажу цього судна і судновласником визначаються чинним законодавством України.

Відношення, зазначені в частині першій цієї статті, що виникають між судном, яке знаходиться в територіальних морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.

Стаття 49. Склад екіпажу.

До екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда.

До командного складу судна, крім капітана, належать члени екіпажу, судовий механік, електрохвальник, радіостанціонер, судовий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів.

Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна.

Стаття 50. Мінімальний склад екіпажу. Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, визначається Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України) залежно від типу, району плавання, призначення судна і відомостей про чинного законодавства України.

Стаття 51. Вимоги до кваліфікації членів екіпажу.

До заміщення посади капітана та інших осіб командного складу судна допускаються особи, які мають відповідні звани, встановлені Положенням про звани осіб командного складу морських суден та інших судин. Підлягає підтвердженню Кабінетом Міністрів України.

Присвоєння звання засвідчується видачею дипломів або кваліфікаційних свідоцтв після успішного складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії.

Получення звани і вилучення дипломів або кваліфікаційних свідоцтв допускається тільки за рішенням цієї комісії.

До заміщення посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звани, а також членів судової команди допускаються особи, які мають відповідні встановлений порядку відповідні документи, що підтверджують кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні.

Стаття 52. Вимоги до стану здоров'я членів екіпажу.

До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність для роботи на судні за станом здоров'я робить закладом Міністерства охорони здоров'я України відповідно до правил, встановлених цим Міністерством.

Стаття 53. Промисловість членів екіпажу.

Члени екіпажу судна, зареєстрованого в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, можуть бути громадянами будь-якої держави. Капітаном судна може бути тільки громадянин України.

Стаття 54. Трудові відношення на судні.

Порядок прийняття на роботу судового екіпажу, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оплата праці, соціально-бюджетного обслуговування на морі і в порту, а також порядок звільнення екіпажу регулюються законодавством України, цим Кодексом, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та або планами тарифних угод, колективними і трудовими договорами (контрактами).

Статут служби на морських суднах затверджується Міністерством транспорту України. Статут служби на риболовних суднах Міністерством рибного господарства України.

Стаття 55. Репатріація членів екіпажу.

Репатріація за рахунок судновласника здійснюється у таких випадках: звільнення з ініціативи власника або уповноваженого ним органу.

у разі захворювання і травми; у разі загинів судна;

якщо судновласник не може виконати своїх обов'язків, що виникають з чинного законодавства України, договору (контракту).

Судновласник репатріює моряка в порт, зазначений в контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності — в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організації і витрати на репатріювання в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), одягу, харчування, задержування, лікування і допомогу, переселення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, коли моряк не буде транспортований додому).

Судновласник не може організувати репатріювання і оплатити витрати, ці обов'язки виконують уповноважені на те Кабінетом Міністрів України органи з подальшого відомостями про чинного законодавства України.

Стаття 56. Особисте майно членів судового екіпажу.

Члени судового екіпажу має право перемістити на судно майно, призначене для особистого користування.

У разі втрати або пошкодження цього майна, внаслідок аварійної морської поїди, судновласник повинен відшкодувати членові екіпажу вартість заміної збитки, виходячи з діючих цін на майно такої ж роду і якості.

Стаття 57. Відшкодування вартості майна членів екіпажу, які втратили в аварійній морській поїди.

Перезабезпечення на судні майна, не призначеного для особистого користування, несе зобов'язання судновласник не допускається. Член екіпажу, який перемістив таке майно, повинен відшкодувати судновласнику заміної у зв'язку з цим збитки.

Стаття 57. Зобов'язання судновласника.

Судновласник судна відповідно до правил, що затверджені Міністерством транспорту України і Міністерством рибного господарства України (для риболовних судин), забезпечує:

1) безпечні умови і режим праці на судні;

2) охорону здоров'я членів екіпажу і обслуговування судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням;

3) постачання продовольства і води в достатній кількості і надійності;

4) належний судовий приміщення.

Мінімальні норми, що забезпечують власників торговельних суден, не можуть бути краще різні, встановлені міжнародними договорами, а яких бере участь Україна.

ГЛАВА 2. КАПІТАН СУДНА

Стаття 58. Управління судном. На капітані судна покладенося управління судном, у тому числі судновласника, якити всі заходи, необхідні для забезпечення безпеки плавання, зобов'язання встановлені морським законодавством, підтримання порядку на судні, зобов'язання завдані будь-якої шкоди суду, людям і вантажу, що перебувають на ньому.

Капітан судна, який виконав свого службового становища визнається представником судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також зобов'язаний, що стосуються дозвільного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника.

Під час виконання морських поїд з судном, а також у разі зіткнень, пошкоджень і втрати вантажу або багажу, що перемістився, заходження трам людей та інших заходів, в результаті яких можуть бути порушені претензії до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих вимог, у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської поїди незалежно від її причин.

Стаття 59. Зобов'язання надання допомоги людям, які знамали люка в морі.

Капітан судна зобов'язаний, якщо це він може зробити без серйозної загрози для життя самого судна, допомогти людині, яка загинула, і оці, які перебувають на ньому:

1) подати допомогу будь-якій невдалій у морі особі, якій загрожуватиме;

2) призначити з найбільшою швидкістю на допомогу гвинтові, якщо йому повідомлено, що вони перебувають допомоги, і якщо на тайді ді з його боку можна розумно розраховувати.

За невиконання зазначених у цій статті зобов'язань капітан судна несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Стаття 60. Відомості про чинного судновласника за невиконання капітаном судна зобов'язань надання допомоги.

Стаття 60. Зобов'язання надання допомоги після зіткнення судна. Капітан кожного з суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, наскільки він може не без серйозної загрози для своїх пасажирів і членів екіпажу, надати допомогу іншому судну, його пасажирів і екіпажу. Капітан судна зобов'язаний, наскільки це можливо, повідомити орган одному члену суду екіпажу, порту призначення, порту відправлення і призначення або найбільшій допомогі.

Стаття 61. Зобов'язання капітана судна зобов'язаний надати допомогу.

Стаття 62. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 63. Промисловість судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 64. Промисловість судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

За невиконання зазначених у цій статті зобов'язань капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Судновласник несе несе відповідальність за невиконання капітаном судна зобов'язань надати допомоги після зіткнення судна.

Стаття 65. Відомості про чинного судновласника за невиконання капітаном судна зобов'язань надання допомоги.

Стаття 66. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно — також консула України.

Стаття 67. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 68. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 69. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 70. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 71. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 72. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 73. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 74. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 75. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 76. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 77. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 78. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 79. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 80. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 81. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 82. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 83. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 84. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 85. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 86. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 87. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 88. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 89. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 90. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 91. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 92. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 93. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

Стаття 94. Зобов'язання капітана судна у разі воєнної небезпеки, пріоритетних дій, небезпечних заходження на судно.

За порушення чинного зако-
нодавства і правил щодо безпе-
ки мореплавства і порядку в пор-
ту капітан судна має право наклад-
ати адміністративні стягнення в
повідно до чинного законодавства
України.

3) консенсат на пред'явника може передаватися шляхом простого вручення.

Стаття 141. Повсякдення вантажу відправнику

Відправник має право вимагати повсякдення вантажу в порту відправлення до відходу судна або вантажу вантажівки до порту, або вилучити не її собі, що зазначена в консенсаті, за умови пред'явлення всіх виданих відправнику примірників консенсату, а також відомостей про вантаж, зазначених в 133-го Кодексу про відмову морського перевезення. Таке ж право належить кожному законодавчо державі всіх виданих відправнику примірників консенсату.

Стаття 142. Тарування і улавок вантажу

Вантажі, що потребують тари і улавок, повинні бути таровані, пактовані, нестачі і підполіжкою, повинні подаватися до перевезення у справній тарі і упаковці, що забезпечує повне збереження вантажу у процесі перевезення і переміщення.

«А кожному вантажовому місці повинно бути належно повне і чітке маркування, передбачене правилами морського перевезення вантажів».

Плати повинні подаватися відправником у стані, що відповідає встановленим правилам вантажу, а за відсутності таких правил — у стані, який забезпечує в цілості доставку плати морю.

Стаття 143. Морський стан судна

Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морський стан: за наявності морського стану судна до планування, наданням чітким спорядом його і забезпеченням ним необхідним, укомплектуванням скіпак, а також пристою трюми і всієї іншої приміщення судна, а також перевезення вантажів, у стані, що забезпечує належне приймання, «внесення і збереження вантажів».

Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморський стан судна був викликаний незгодками, які не могли бути виявлені при провіанті належної доглядності (приховані незгоди).

Будь-які пошкодження судна, що суперечать частині першій цієї статті, недійсні.

Стаття 144. Документи на вантаж

Відправник повинен своєчасно передати перевізнику, але не може бути стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, сандитні та інші адміністративні правила. Відправник відповідає перед перевізником за збиток, заподіяний внаслідок неспособності передати, неправильності або неповноти цих документів.

Стаття 145. Заміна судна

Якщо вантаж повинен перевозитися перевізником, який не може бути замінений на інше судно тільки за згодою відправника або фрахтувальника, за винятком випадку переміщення вантажу з неспособності судна, що виникла після початку завантаження.

Стаття 146. Розміщення вантажу на судні

Вантажі розміщуються на судні за розсудом капітана, але не може бути поміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезених яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепаратно вантажів на судні. Перевізник несе відповідальність за збиток, заподіяний сепаратно вантажів об'язковою для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Стаття 147. Перевезення вантажів на судні

Вантажі можуть перевозитися з олімповановим відправником лі-

тері, судовому приміщенні або контейнеру.

Стаття 148. Стабільний час терміну, протягом якого вантаж повинен бути вантажівкою на судно або вантажівкою з судна (стабільний час), визначається часом відходу сторін, а за відсутності такої згоди — часом відходу вантажівки з порту вантажівки (розвантаження).

Стаття 149. Контрастній час Угодою сторін можуть бути встановлені додаткові після закінчення терміну вантажівки (розвантаження) час обслуговування судном закінчення вантажівки роз (контрастній час) і розбір плати перевізнику за простій судна протягом контрастній часу (демередж), а також винагорода за закінчення вантажівки (розвантаження) до закінчення стабільного часу (диспанс).

За відсутності згоди сторін, передбаченої частиною першою цієї статті, тривалість контрастній часу і розбір плати перевізнику за простій, а також розмір винагороди відправнику за формування контрастній часу, що формується вантажівкою (розвантаження) визначаються відповідно до термінів і ставок, прийнятих у відповідному порту.

За відсутності зазначених ставок розмір плати за простій визнається витратами на утримання судна і екіпажу, а винагорода за доставку закінчення вантажівки (розвантаження) визначається у повноцінному розмірі плати за простій.

Стаття 150. Надконтрастній час

Під час завантаження судна у разі закінчення контрастній часу перевізник має право стягнути звані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо вантаж несе об'язкований вантаж не зазначено на судні з причини, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Стаття 151. Приймання вантажу у разі затримки судна від вантажівки

У разі надання для перевезення вантажу всього судна капітан не вправі відмовитися від приймання вантажу, доставленого до закінчення стабільного або контрастній часу, якщо сторона домоглася про це, вантаж який прийнятий у складення вантажу можуть зберігатися судно понад встановлений термін. За кожний злишній день затримки судна понад контрастній час судна відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику збитки збитку.

У цих випадках, коли для перевезення вантажу надано не все судно, капітан вправі до закінчення погодженого стабільного (або контрастній) часу відмовитися від приймання вантажу, який внаслідок його пред'явлення і зазначенням можна вантажівкою на судно належним чином, і без ніякого збитку вантажівки, якщо капітан вантажівки не іншаке, як перевезти судно. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Стаття 152. Вантажівка стороннього вантажу

У разі надання для перевезення вантажу всього судна, частини судна або окремих суднових приміщень відправник має вимагати відправника вантажівки, який несе відповідальність за збиток, заподіяний внаслідок згоди судна, частини судна чи судового приміщення в порту відправлення, а в випадку надання всього судна — у будь-якому порту завантаження і розвантаження вантажівки не включений з судна, відправник має право вимагати відповідного зменшення фрахту, а також відшкодування збитку, який внаслідок цього збитку.

Стаття 153. Неправильно зазначений вантаж

Вантаж, легковисхідний, вибуховий або взагалі небезпечний за своєю природою, який був завантажений під неправильним або не-

повним найменуванням, і під час його приймання перевізник не міг пітих зовнішнього огляду передчасити його до властивості, може бути у будь-який час визнається перевізником або збитковий з неспособності як того було внаслідок обставин, без відшкодування відправнику пов'язаних з тим збитків.

Відправник відповідає за всі збитки, заподіяні перевізнику або третім особам у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу.

Фрахт за перевезення такого вантажу не повертається, а якщо він під час відправлення вантажу не був сплачений, то перевізник може стягнути його повністю.

Стаття 154. Вантажівка небезпечного вантажу

Якщо вантажівка з відомою і за згодою перевізника вантаж, зазначений у статті 153 цього Кодексу, внаслідок неспособності судна, іного вантажу або людської знаходиться на судні, то перевізник вправі обійтися з таким вантажем згідно з частинною першою статті 153 цього Кодексу. Відправник несе відповідальність перед перевізником за збитки, заподіяні у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу, за винятком загальної відмови перевізника з право на фрахт у розмірі, пропорційному фактичній діяльності перевезення вантажу до моменту його прийняття.

Стаття 155. Відправлення судна з неповним вантажем

У разі, якщо відправнику надано для перевезення все судно, перевізник зобов'язаний на вимогу відправника відправити судно в порт призначення, якщо не вантаж був вантажівкою. Перевізник у цьому випадку зберігає право на повний фрахт.

Стаття 156. Відмова сторін від договору

Кожна зі сторін вправі відмовитися від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні в зв'язках з цими збитками у таких випадках, що виникли з причини:

1) вносних або інших дій, що можуть загрожувати небезпечному захоплення судна або вантажу;

2) блокади порту відправлення або призначення;

3) заборони керівництвом порту вивантаження вантажівки, що вимагає його вивантаження у порт призначення вантажу, призначеного для перевезення.

Виплати, передбачені у пунктах 3, 5 цієї статті, не можуть бути підставою для відмови від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні збитків, якщо затримка передбачається короткотривалою.

У випадках, передбачених цій статтю, перевізник не несе витрат, пов'язаних з розвантаженням судна.

Стаття 157. Відмова сторін від договору під час рейсу

Кожна зі сторін внаслідок відшкодування іншій стороні збитків, зазначених у статті 156 цього Кодексу, може відмовитися від договору в будь-який час рейсу. У цьому випадку відправник відшкодує перевізнику всі збитки, окрім витрат щодо вантажу, у тому числі і витрат пов'язаних з розвантаженням, а також фрахт пропорційно фактичній діяльності перевезення вантажу.

Стаття 158. Припинення договору без відмови сторін

Договір морського перевезення вантажу припиняється без відмови сторін і без об'язку однієї зі сторін внаслідок наступних обставин, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження внаслідок обставин, не залежних від сторін:

1) судно зазнає аварії або іншого випадку, що призводить до його повного захоплення;

2) судно буде визнане непридатним для плавання;

3) загине вантаж, ідентифіковано внаслідок аварії або інших обставин;

4) загине вантаж, що визначений родовими ознаками, після закінчення його навантаження, а відправник не встигне здати інший вантаж, який замінив загинув.

Договір морського перевезення вантажів припиняється внаслідок зазначених обставин і під час рейсу, причому перевізнику належить фрахт пропорційно фактичній діяльності перевезення вантажу з кількості втраченого і зданого перевізником вантажу.

Стаття 159. Переходи щодо заходу в порт

Якщо внаслідок заборони властей, спокійних явищ або інших причин, незалежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.

Якщо протягом розумного терміну не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, перевізник вправі злити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути ці вантаж в порт відправлення зважаючи на те, що на його шляху капітан і борт вантажівки.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вантажівкою вантаж, що не може бути доставлений в порт призначення, а іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі недержання такого розпорядження протягом трьох діб з моменту прийняття вантажу капітан вправі вантажівкою вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі злити вантаж в тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з оцінюванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і сплатити фрахт пропорційно фактичній діяльності перевезення вантажу.

Стаття 160. Термін доставки вантажу

Перевізник зобов'язаний доставити вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, — у звичайно прийнятні терміни.

Стаття 161. Демінація судна

Немає підстави порушувати договір морського перевезення вантажу будь-яке відралення судна на відміненню шляху з метою рятунку на морі людей, суден і вантажів, а також інших розумних відхилень, якщо вони не викликають несправильним діям перевізника.

Стаття 162. Видача вантажу

Вантаж видається в порту призначення:

1) за іменним консенсатом одержувачу, якому в консенсаті, але особі, якій консенсат був переданий за іменним передаточним актом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) за ордеришним консенсатом — відправнику або одержувачу за власним вибором, але в консенсаті «наказу відправника» або «наказу одержувача», а в разі наявності у консенсаті передаточних записів особи, зазначеної в останньому з неперервних рядів передаточних записів, або передаточних записів, але без пред'явлення консенсату з останнім блокомвим шрифтом;

3) за консенсатом на пред'явника, який несе відповідальність за вантаж.

Стаття 163. Платіжні при одержанні вантажу. Право утримання вантажу

Під час прийому вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати відправнику всі збитки, пов'язані з розумним вантажем, внести плату за

простий судна в порту вантажівки, а також сплатити фрахт і плату за простий у порту вантажівки, якщо не передбачено в консенсаті або іншому документі, на підставі якого перевозиться вантаж, а в випадку загальної аварії — внаслідок загальної неспособності.

Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум або надання забезпечення, зазначеного в частині першій цієї статті.

Право утримання вантажу перевізник зберігає в випадку заходу його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таку праву.

Після видачі вантажу одержувач перевізник втрачає право вимоги від відправника при фрахтувальника платіжів, не втесених одержувачем, за винятком випадків, коли внаслідок аварії, нещастя або інших причин, не залежних від нього, вантаж не може бути доставлений до порту призначення.

Стаття 164. Право застави на вантаж

Якщо забезпечення вимог, зазначених в частині першій статті 163 цього Кодексу, перевізник має право заставити на вантаж, що перевозиться.

У право застави припиняється у випадках:

1) видачі вантажу одержувачу;

2) задоволення забезпечення заставою вимог перевізника;

3) прийняття перевізником іншого забезпечення вимог перевізника.

Перевізник має право в порядку, передбаченому законодавством, продавати вантаж, що є предметом застави, попередньо повідомивши про це відправника або фрахтувальника, а також одержувача.

Із сум, виручених від реалізації вантажу, вимоги перевізника, зазначені в частині першій статті 163 цього Кодексу, задовольняються після оплати судових витрат, витрат, пов'язаних із збереженням, реалізацією вантажу.

Якщо суми, виручені від реалізації вантажу, недостатньо для задоволення потреб, зазначених в частині першій статті 163 цього Кодексу, а також відсотків і збитків, задовільних простроченням оплати, перевізник вправі вимагати від відправника або фрахтувальника суму, якої не вистачає.

Стаття 165. Огляд і перевірка кількості вантажу

Одержувач і перевізник мають право перевіряти кількість вантажів, що видаються вантажу, огляду та/або перевірки його кількості. Викликані цим витрати несе той, хто вимагав огляду вантажу та перевірки його кількості.

Стаття 166. Завка про нестачу або підполіжкою вантажу

Якщо під час прийому вантажу, що перевозиться за консенсатом, одержувачем може не зазначити нестачу або підполіжкою вантажу, що вважалося, якщо інше не буде доведено, що одержувач отримав вантаж згідно з умовами консенсату. Якщо ж не буде доведено, що одержувачем разом з перевізником, то одержувач може не робити зазначеної в першій частині цієї статті заяви.

Якщо внаслідок втрати, нестача або підполіжкою не могли бути виявлені при звичайному способі приймання вантажу, то зава неспособності може бути зроблена після прийняття вантажу з трьох діб після прийняття вантажу.

Договори, що суперечать цій статті, недійсні.

Стаття 167. Здача незанятого вантажу

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно і в порту призначення одержувач не заявив ніякого вантажу, не розпорядившись ним або відмовився від нього, перевізник вправі оглянути вантаж і, якщо відправник, здати вантаж на зберігання на склад або в інше надійне місце за рахунок і на ризик відправника.

Якщо перевізник перевезення вантажу було надано все судно, капітан, у

проїзду, надані одержувачу в порту призначення або у разі його відмови від прийняття вантажу зобов'язані негайно повідомити державних органів. Відмова від прийняття вантажу не є підставою для складу провідиться капітальною дією після закінчення терміну вивантаження і контрольного часу і за умови, що в цей термін не надійде інформація про відмову від вантажу. Крім втратених перешлифами на зливу вантажу на зберігання, розкладається як простій судна.

Якщо протягом двох місяців з дня прибуття судна в порт з'ясувати на зберігання вантаж не буде запитання і відправник не сплатить перешлифів всіх вантажів за неперезняття сум, перевізник вправі продати вантаж. Несплата вантажу, що підлягає вивантаженню, можна продати і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

Морський кодекс України встановлює порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначених правилами, що застосовуються Міністерством транспорту України згідно зі статтями 164-166 Кодексу.

Вантажі, що зберігаються в портах понад встановлений термін, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, на конкурсній основі. Термін зберігання відповідно до правил статті 169 цього Кодексу.

Стаття 168. Оплата брешу вантажу несвоєчасно вивезеного вантажу.

У разі суттєвих втрат в порту, пов'язаних з тим, що перевозяться в кюветі, внаслідок несвоєчасного їх вивезення одержувачем з вини останніх плата за зберігання цих вантажів у портах може бути обчислена до трикратного розміру.

Підприємство плати за зберігання вводиться не раніш як через добу після письмового повідомлення про це юридичної чи фізичної особи, яка є суб'єктом стягнення підсудної плати.

Стаття 169. Продаж незаплатного і зданого на зберігання вантажу.

Сума, втручені від цієї плати, зазначеної в статті 167 цього Кодексу, за вирученням сум, належних перевізнику, заручуються на депозит перевізника для виділу на належності.

Якщо виручення від продажу вантажу не вистачає для покриття належних перевізнику платежів і втрат, пов'язаних із зберіганням і продажем вантажу, перевізник вправі стягнути недооплачений суми з відправника.

Якщо протягом шести місяців з дня продажу вантажу ніхто не заявить своїх прав на суму, виручену від його продажу, то ця сума за винятком її плати за зберігання, належну платіжці, надходить до державного бюджету України, а сума, виручену від продажу бездокументного вантажу, — в доход пені, внаслідок чого встановлюються виключення задоволенням вимог зв'язаних з втратами або нестачею вантажів.

Стаття 170. Оплата фрахту.

Всі належні перевізнику платежі сплачуються за вантажем вантажу (фрахтувальником).

У випадках, передбачених договором відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в кюветі — чинним на морському транспорті України, прийнятим, допускається передання обов'язків платіжника на одержувача.

Одержувач зобов'язаний при прийнятті вантажу ссилати пені, внаслідок чого не було зроблено риніт вантажів відправником (вантажодержувачем), належний фрахт, вистеї плати за простій, відшкодувати зазначені перевізником втрати, пов'язані з втратами вантажів загальної аварії — зробіти аварійний висок або надати належне забезпечення. Перевізник може не вивантажувати вантаж, що вилитий сум або наданий забезпечення, зазначених у частині першій цієї статті.

Вантаж, що вилитий сум або наданий забезпечення, зазначених у частині першій цієї статті.

Стаття 171. Забезпечення оплати фрахту.

Судові органи, вивантажених вантажів, не можуть фрахту та інших витрат перевізника щодо вантажу, а відправник не має повноважень брати участь в розподілі суми і не має повноважень забезпечення перевізника має право до відводу судна розпродати договір і вимагати сплати йому половину обчисленого фрахту, плати за простій, якщо він має місце, а також відшкодувати втрати, пов'язані з перевізником, який не вивантажив вантажу згідно з умовами договору.

Стаття 172. Оплата фрахту в разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано все судно.

Якщо для перевезення вантажу надано все судно, відправник вправі відмовитися від договору і сплатити:

1) повного фрахту за перший рейс, інших сум, зазначених у пункті 1 цієї статті, якщо відмова надійшла після одного з моментів, зазначених у пункті 1 цієї статті і договір було укладено на один рейс;

2) повного фрахту за перший рейс, інших сум, зазначених у пункті 1 цієї статті, і половину фрахту за решту рейсів, якщо відмова надійшла після одного з моментів, зазначених у пункті 1 цієї статті, якщо договір було укладено на кілька рейсів.

У разі відмови відправника від договору морського перевезення вантажу до виконання судна в рейс перевізник зобов'язаний відшкодувати вантажнику може затримати судно понад встановлений термін.

При відмові відправника від договору морського перевезення вантажу під час рейсу він вправі відшкодувати вантажнику за втрати, пов'язані з порту призначення, якщо судно повинно зайняти згідно з договором морського перевезення вантажу, або в порту, куди воно зайшло з несподівки.

Стаття 173. Оплата фрахту в разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано не все судно.

Якщо за договором морського перевезення вантажу відправник відмовився від договору, то його відмова від договору може виникнути лише за умови ссилки нового фрахту, плати за простій, якщо він має місце, і відшкодування понесеного перевізником втрат вантажу, не включених у суму фрахту. Перевізник зобов'язаний на вимогу відправника видати вантаж до його доставки в порт призначення лише у тому випадку, якщо ним не буде зазначено зобов'язання та інших відправником вантажу.

Стаття 174. Дистанційний фрахт.

У разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності, фрахт сплачується повністю. У випадках, передбачених статтями 154, 157, 158, 159 цього Кодексу, фрахт сплачується пропорційно провідній частині.

Стаття 175. Прострочення оплати фрахту.

Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. За проміжних платежів відправник (фрахтувальник) або одержувач вносить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими Міністерством транспорту України.

Стаття 176. Підстава звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу.

Перевізник відповідний за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок:

1) дії непереборної сили;

2) виникнення несподівані і невідомі для морі та інших судна небезпек;

3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;

4) ратування людей, суден, вантажів;

5) дії або розпоряджень властей (державних, армії, карантинів і т.п.);

6) воєнних дій, терористичних актів, виродинх заворушень;

7) дії або упущень відправника або одержувача;

8) наявності невідомої вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перешкоджають, а також, встановлених норм;

9) непомітності за зовнішнім виглядом несподіваної втрати і ушкодження вантажу чи збирання пісу в плуту;

10) недостатності як насиченості маркування вантажу;

11) справки або інших обставин, що стримали зупинку або виконання роботи повністю чи частково;

12) дії щодо запобігання за забруднення навколишнього природного середовища.

Відповідальність перевізника за цією статтею виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення і закінчується в момент його виділу.

Недійсним є угоди, що не відповідно вимогам цієї статті, за якими вантаж, при відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликаних діями або упущеннями інших осіб під час завантаження, розвантаження, вантажу або звантаження вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами статті 176 цього Кодексу.

Стаття 177. Навантаження помилка.

Перевізник не відповідний за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дії або упущень капітана, вилитого судна або упущень команди в суднобійному або управлінні судном.

За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликаних діями або упущеннями інших осіб під час завантаження, розвантаження, вантажу або звантаження вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами статті 176 цього Кодексу.

Стаття 178. Звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу.

Перевізник не відповідний за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення:

1) у справках судових приміток, вантажів, контейнерів і справляти пломбами відправника (стаття 147 цього Кодексу);

2) у цілій і справній тарі без ссилки розпакування в порозі;

3) у сумовиді пломбівка відправника вантажу, якщо вантаж одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника.

Стаття 179. Розмір відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу.

За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

1) у разі втрати втрату вантажу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;

2) за пошкодження або злисту вантажу — у сумі, на яку знизилася вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержавши свій фрахт, якщо він не вводить у плін втрату вантажу або вантажу, якого не вистачає.

Стаття 180. Визначення вартості вантажу.

Дієві вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, визначаються за цінами порту призначення на той час, коли судно

прийшло або повинно було прийти судно, а при неможливості визначити ці ціни — за цінами порту призначення в день виділу вантажу, зобов'язаний на суму втрат, пов'язаних з перевезенням.

З відшкодування за втрату, пошкодження вантажів і вантажів, якщо не вистачає, за перевізником зобов'язаний згідно з перевізником вантажів (фрахтувальник, вантаж, тощо), що повинні були бути зроблені вантажодержувачем, але внаслідок нестачі або пошкодження вантажів зробили.

Стаття 181. Обмеження відповідальності перевізника при незачисленні вартості вантажу.

Якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в комерційний відрахунок за кононактом, місце чи одиного вантажу або яких не вистачає не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць за один ваговий тоннаж пошкодженого, злишеного вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вийшла за вантажем вартості або іншого транспортно-логістичного документа (фрахтувальника), вартість якого визначається згідно зі статтею 182 цього Кодексу.

Угода про зменшення вказаних сум, не дійсна. Перевізник не має права на обмеження відповідальності, передбачене в частині першій цієї статті, якщо доведено, що втрата, нестача або пошкодження стали результатом дії або упущень перевізника, здійснених з наміром завдати так втрату, нестачу чи пошкодження або через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Службовці або агенти перевізника, що внаслідок непередбачення в цій главі правилами про обмеження відповідальності, якщо доведено, що нестача, пошкодження або злисту стали результатом дії або упущень перевізника, службовців, здійснених з наміром заподіяти такий збиток або через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Якщо в кононакті зазначено місце мисть або одиного вантажу, поміщеного в контейнер або на інший пристрій, то кількість мисть або одиного вантажу для цієї статті приймається згідно з кононактом, якщо мисть або одиного вантажу поміщеного в контейнер або на інший пристрій, кількість вантажу в контейнері або на іншому пристрої вказана в кононакті, який об'єктом одиного вантажу.

Стаття 182. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження контейнерів.

За втрату або пошкодження контейнерів, що внаслідок відправника (фрахтувальника) перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

1) за втрату контейнерів чи пристрою — у розмірі його дійсної вартості в день виділу вантажу в контейнері, який пристрою контейнер чи пристрою на момент його втрати;

2) за пошкодження контейнерів чи пристрою — у розмірі дійсної вартості його ремонту в порту призначення, якщо ремонт не був виконано перевізником самостійно або за власної рахунок до моменту злизу контейнера одержувачу.

Стаття 183. Відповідальність за простій судна з вини відправника або одержувача.

За простій судна, внаслідок непередбачення або несвоєчасного призначення вантажу, затримки навантажування, розвантажування, вантажів, що внаслідок одержувача вантажу, або інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з умовами договору морського перевезення вантажу.

Штраф за контрпастійний час судна стягується в безспірному порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунок стійного часу і суми штрафу.

Стаття 184. Поняття договору морського перевезення пасажирів.

За договором морського перевезення пасажирів, перевізник зобов'язаний перевезти пасажирів з його кюветів багаж в пункт призначення, а у разі злизу пасажирів багажу — також доставити багаж в пункт призначення і вилити його уповноваженим на отримання багажу осіб, пасажир повинен сплатити встановлену плату за провід, а в разі злизу багажу — і плату за провозення багажу.

Перевізника охоплює час перебування пасажирів та його кюветів багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів попутним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку вводиться у вартість вантажу, або плата за використання для цього допоміжного перевезення, було надано перевізнику.

Перевізник інших багажів, який не є кюветним багажем, охоплює час перебування пасажирів на перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Сторони можуть укласти договір морського перевезення пасажирів.

Правила цієї глави застосовуються до перевезень пасажирів і багажу, який.

Стаття 185. Укладення договору морського перевезення пасажирів.

Правила цієї глави застосовуються до перевезень пасажирів і багажу, який.

Стаття 186. Невдійсність угоди.

Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажирів, передбачені цією главою, є недійсними.

Стаття 187. Дієвість угоди.

Будь-яка угода договору, укладеного до виникнення поїзду, що стала причиною смерті пасажирів або ушкодження здоров'я, або вразованості, внаслідок чого, не має своєю ціллю звільнити перевізника від відповідальності перед пасажирами або встановити меншу, ніж зазначено у статті 194 цього Кодексу суму, належну пасажирам.

Будь-яка угода, ціллю якої є перевезення титара доказу, покладеного на перевізника, є недійсною. Але відмова від угоди не знімає за собою ніякої відповідальності перевізника, який продовжує регулюватися правилами цієї глави.

Стаття 188. Доказ укладення договору морського перевезення пасажирів.

Доказом укладення договору морського перевезення пасажирів є ссилка вартості порту в виданий перевізником квиток. Злизу багажу засвідчується багажною квитанцією.

Стаття 189. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

Стаття 190. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

Стаття 191. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

Стаття 192. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

Стаття 193. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

Стаття 194. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

Стаття 195. Відмова пасажирів від багажу.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, в пісмі початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно заїде для посадки або висадки пасажирів, відмовитися від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за провід і провід багажу а плату за провозення багажу.

(Закінчення).

12 липня 1995 року. № 127 (1127)

Хроніка. Факти. Події

● **Загреб**

Пропозицію прийнято. До зустрічі у Києві

Надзвичайний і Повноважний Посол України в Республіці Хорватія Анатолій Шостаків відвідав Голову Сабора (Парламенту) РХ Неліцка Мілановича. Він ознайомив співрозмовника з структурою та діяльністю Верховної Ради України, запропонував відновити практику міжпарламентських обмінів, яка існувала між Україною та Хорватією ще за часів СРСР та СФРЮ.

Пан Міханович висловив велику зацікавленість хорватської сторони у відновленні таких зв'язків, що дало б змогу налагодити обопільно корисний обмін досвідом та інформацією між усіма рівнями, і висловив побажання відвідати Київ з парламентською делегацією.

● Анкара

**Туреччина дасть
Болгарії рекомендацію
для вступу до НАТО**

Про це заявив Президент Туреччини Сулейман Демірел, який перебуває в триденний офіційний візит у Болгарії. Його візит підтвердив готовність обох сторін розвивати економічні зв'язки. За рішенням Президента Болгарії Жельо Желева, військово-технічне співробітництво двох країн має стати місцем для входження Болгарії до НАТО. Президентів Туреччини показали таємний військовий полігон у місцевості Середня гора. Президент Туреччини може бути на виступі в обранні для випробування військами НАТО нових зразків спеціальної зброї.

● **Toxic**

«Прапор свободи» у Тихому океані

Спільні американо-південнокорейські військово-морські навчання «Пратор свободи-95» розпочалися у південно-східній частині Республіки Корея. Про це повідомив представник командування збройних сил США. З американського боку беруть участь імовірно 6300 військовиків.

● *Бейрут*

Снаряди були заборонені

Офіційний представник тимчасових сил ООН у Лівані підтвердив, що Ізраїль використовував заборонені міжнародними конвенціями снаряди, начинені голками і призначені для ураження живої сили, під час обстрілу в суботу околиць південноліванського міста Набатія.

Світлана ЧАЛА. «Голос України» (з Кишинєва)

Досвід

Ліпше без боргів і кредитів

ЛУЦЬКИЙ електроапаратний завод — це не єдине підприємство в області, центрі, яке ось уже два роки не бере кредитів, не має боргів. Життя за рахунок лише своїх придатків. Продукція заводів — це, в основному, різні системи для управління хлібопекарнями заводами, сушарки зерна, пелетизери, зерносушарки, глибинні водопійні насоси — це. Встановлюючи ці системи, ми завжди виграємо 200 найменшій ціні. За сьогоднішнім станом це за державної підприємства Олега Бреславля, завод з вироблення переліку насосів нині лише працює... трохи випускати.

— Сюди ми випускаємо ті механізми і системи, на які є попит і замовник, — розповідає Олег Борисов. — Майже 90 відсотків продукції, яку виготовляємо, ми робимо на замовлення. Але тільки для того, хто має

гроші. На склад не працюємо. Як правило, сільськогосподарські підприємства несплатоспроможні. Тому ми знайшли різноманітні для нових своїх виробів у дугній, металургійній, атомній, енергетичній про-

мисловості. І не тільки в Україні. Майже 40 відсотків продукції робимо на замовлення виробників Росії, Білорусії, Казахстану, інших держав колишнього Союзу.

Коли на Волині виник попит на металеві гарячі, торгові кулі, каркани теслярів — завод одразу ж почав їх випускати. Крімком сільськогосподарських підприємств була потрібна приміщення для зберігання сів — замовлення негайно виконали. Налагодили збут продукції до Казахстану, Тимені. Там, полив кулі, чому на заводі металеві гарячі для електросети. За-в'язали ділові контакти з

польськими фірмами, які постачають для підприємств комплектуючі, бо вони дешевші від тих, що купуємо в Росії.

Нині у портфелі замовлень підприємство має їх стільки, що вистачить на майже десять місячних програм. Але потужності заводу можуть давати відчуття, коли не втримає. На жаль, багато замовників — несплатоспроможні. А віддавати продукцію в борг завод не звачується, бо це все одно, що її подарувати.

Богдан БЕЗРЕКАТА.

Волинська область.

Конверсія

Від «оборони» труби для житла

На Чернівецькому металоборонному заводі № 70 Міністерства оборони України відкрили новий трубопрокатний цех. Він спеціалізується на випуску сталевих електрозварних труб, які використовуються для прокладання водопроводів та газових мереж.

Річна потужність виробництва — 20 тисяч тонн продукції. Для Закарпаття України, де немає трубопрокатного виробництва, це справжній подарунок.

В Україні відомістю велика програма житлового будівництва для військовослужбовців. Для цього потрібні величезні матеріальні ресурси, в тому числі й труби для водопроводів і газових мереж, які завжди були дефіцитом в будівельному комплексі, — сказав під час відкриття цеху начальник відділу будівництва та розкритику Міноборони генерал-лейтенант Дмитро Рудковський, — тому ми вирішили започаткувати власне виробництво, щоб не залежати від поставачів. Спершу труби катануться в Чернівець, щоб забезпечувати військові заводи і військовий регіон. У разі потреби істотному трубопрокатному стану і на інших заводах.

Чернівецькі металоборонники давно довели, що навіть за такої ситуації можна наладити ритмічний вироб. За якихось пірвоку війни зумали випустити необхідне обладнання, змонтувати і налагодити його.

Василь БАВУХ.

Чернівці.

Росія — Україна: знову перемога дружба

У ВЕРХОВНІЙ РАДИ України відбулася нарада з питань співпраці між двома державами. Це — провідна дипломатична нарада між двома державами. 14 травня депутати української і російської парламентів зустрілися в Києві. А минулої неділі нардепи відвідали Київську область.

Як давніх друзів в верховній Раді української делегації зустріли і любимо-сильно заступник Голова Держдуми Росії А. Чіпінгров, депутати М. Христинюк, В. Понітоцький і інші. Вони поїхали до м. Метурі, господарі запропонували українським колегам цікаку, насичену програму.

На стадіоні «Динамо» наші депутати подивилися, що

так великий футбол. Його демонстрували лідери російської делегації: Олександр (Москва) і «Спартак» (Владикавказ). Після них у м. Метурі стадіон «Динамо» перетворився на арену розмови про дружбу між двома державами.

Наступного дня господарі запросили українських гостей до президентської галереї, виступили екскурсію до меморіального комплексу на

Поклонній горі. Делегати народних депутатів України, які приїхали до Києва з ініціативи Верховної Ради України О. Дюміна, поїхали крім до м. Метурі, а потім до м. Метурі.

А потім був футбол з виконаним депутатом. На трибуні «Динамо» зібралася велика кількість людей, які цікавилися матчем професійно. А скільки знайомих обличчів — М. Озерова, В. Маслаченко, жінки П. Буре, футболісти В. Карпін, В. Шенков. Репортаж він не мав ілюстрацій. Комментатор Г. Орлов з Санкт-Петербурга. Мислячи у своїй голові (на фото) з'явився Президент Росії Борис Єльцин, Голова Держдуми Вілль Рибік, заступник Голови Верховної Ради України Олег Дюмін, а на трибуні присутні лідери екстраординарний депутат Держдуми Володимир Маричев. (Закріплення на 16-й стор.)..

У номер

Київ

Військово-історичне повновинилося

Попередні підписи промислової компанії до Збройних Сил України «Венес-95» експериментальні історичні пропозиції, заявили за офіційну інформацію Головного організаційно-координаційного управління Генштабу ЗС України Валерій Веніков.

За його словами, зараз укомплектованість Збройних Сил України з урахуванням призначень військовиків становить 80 відсотків. З них — 3 відсотки мають вищу освіту. Цей показник є виключно низьким порівняно з Росією, Республікою Крим, В. Веніков відзначив також високу активність призову в Херсонській, Дніпропетровській, Рівненській і Вінницькій областях. Високе плавання призову не виключає в Києві, Закарпатті та Кіровоградській областях.

Інтерфакс-Україна.

Сімферополь

Будь-який орган як на долоні

Кримський діалогічний центр поповнився респондентом-територіальним «АТОМ» відомої фірми «Сіменс». Це обладнання дає змогу детально і повноцінно «проглядати» будь-який діловий орган. За зміну завідувача відділу промислової діагностики Володимир Іванович Ніколаєв обстежує шість колоній. У Німеччині та інших європейських державах така установка розрахована на аудіювання 150 тисяч населення, а в Криму вона, за жаль, єдина — на майже три мільйони мешканців.

На зміну: лікар В. Ніколаєв готовий укласти до роботи.

Фото ГОЛОВИЩА ЛУДЧЕНКА (Ніколаєв).

Чернівці

Чого Дунай закружився

Закерсно міжнародну екологічну конференцію на тему «Завдання недержавних громадських організацій у збереженні малих річок басейну Дунаю», яку провела «Зелена спілка» Буковини, Буковинська філія Національного центру України та Чернівецька обласна організація Червоного Хреста. Участь у ній взяли прихоронорозір громадські об'єднання Румунії, Молдови, Болгарії та України.

Неформальні заходи ґрунтовної наукової аналізу стану малих водних артерій басейну Дунаю, з'ясували причини та джерела забруднення, намітили шляхи міжнародних проектів, спрямованих на поліпшення стану річок, зміцнили довіру співпраці державної влади, структури, звернулися до міжнародних благодійницьких фондів та бізнесменів з проханням про фінансування екологічних розробок.

Донецьк

Він жив як «такіе времена»

Восьмого липня на 73-му році життя пішов із життя Микола Рибалько. Поет-фронтовик, лауреат Державної премії ім. Тараса Шевченка. Третій поет-фронтовик, який втратив життя, він звався поетом з улюбленою. За сорок років творчого життя видав понад 30 збірок віршів. На жаль, залишилися вірші своєї мистецтва — Кременчука. А всі краплини слухали його пісню-спогад «Я жив як такіе времена».

Урожай-95

Спостинання на рівному

На Донеччині життя розпочалося на тиждень-два раніше, ніж звичайно. Можливо, це і спричинило ті негаради, що нині докидаються хліборобам. Поповнюючи із 470 тисяч гектарів ранніх зернових скосено, але підірвали тільки 90 тисяч гектарів. Основна проблема в хліборобстві — нестача пального. У кожному районі 5—7 господарств не мають чим заправити комбайни та автомобілі, а це затримує аграрного промислу.

Проблематичні забороблення запасників частини. Раніше їх отримували в Ростова, а тепер наші лише на Білу Церкву. Те представники Донеччині дивились обійняти пороти у цьому місті, але отримати потрібні паливі і деталі не можуть. Якщо усього проблема в хліборобстві, то господарства ніхто не можуть отримати ні форвардну оплату, ні за вирощування та збирання продукції.

Турбує хліборобів і агрономів: 23 червня з гектара — то для Донеччини не покладай. 6 проте навіть на озимі, які ще тільки починають збирати, зокрема у Новоазовському, Першотравненському, Володарському районах. Але якщо це буде першим урожаєм, то забороблення запасників і забороблення, Донеччина програє великою мірою.

Юрій ДОПЕНКО.

Донецька область.





Росія — Україна: знову перемогла дружба

(Початок на 15-й стор.)

Варто зазначити, що після першого матчу у Києві збірна парламенту України під пильним оком головного тренера Євгена Тодорова розпочав інтенсивну підготовку до зустрічі в Москві. Швидко, що нападати Володимир Мельник, який сподобався болельщикам ще у київській грі, за цей час «схилю» 12 кілограмів власної ваги. Отже буди наваженим.

Тому не дивно, що українська команда за пропозиванням російської високій темп. Держдму, на жаль, прийняв виклик. За підтримки глядачів їм вдалося забити перший м'яч. Зробив це Валерій Сичов, він же потім «заставка» зневажати воротаря, який вийшов з воріт.



Тренер збірної України вивести на поле «свій» гравця, які приїхали рослин до воріт. Після красної комбінації господарі збили у центральному нападнику Євгена Красикова. Суддя зустрічі Андрій Бутенко без вагав вказав на олімпіадистському позначку. Капітан збірної України Георгій Філічук пробив точнісінько у «девятку». Згодом росіяни виринули шанси. Матч йшов до м'ячі, але українські воротарі забрали час для того, щоб забити другий м'яч. Отож, збірна Держдму Росії перемогла — 2:1.

А потім усі учасники було вручено призи. Особливо назвали вразливих гравців за амундо. Президент футбольного клубу «Динамо» (Київ) Григорій Суркіс вручив російській команді м'яч з автографами гравців України і картку з малюнками українських пейзажів. Такі ж м'ячі полетіли на трибуни і дісталися найкращим глядачам. Приз «Голосу України» призначався найефективнішому гравцю у складі збірної України. Після короткої наради українські журналісти визначили це — Геннадій Бурбуніс. Він одразу і примінив українську сорочку (див. фото), а учасники матчу сфотографувалися на згадку (див. фото).

А потім відбувся обмін враженнями, досвідом дискусійної роботи. Футболісти обох парламентів доповіли про нові матчі, які забавляють два великі народи. І, звичайно, наприкінці зустрічі злучили російські та українські пісні у виконанні депутатів Держдму і Верховної Ради.

Мені здається сказати, що брав участь з української сторони у цьому матчі. Воротарі — Матвєєв і Жир, чужий гравець — Шандрук, Філічук, Алешко, Чижов, Степін, Довгачов, Меркулов, Соболев, Мельник, Красников. На заміну виходили Карнаух, Голован, Паламарчук, Кулаков, Павленко.

Олександр БІЛИК.
Фото Сергія КОВАЛЬЧУКА.

«Динамо» боротиметься за Кубок чемпіонів

Сьогодні в Покрові відбувся зборів учасників європейських турнірів для клубних команд. А напередодні із штаб-квартири УЄФА до Києва приїхали присяги нових клубів «Динамо», яке у першому варіанті не потрапило до Ліги чемпіонів, включено у список 24 команд, які виступатимуть у поточній групі для країн клубної команди Європи.

Правда, кияни, як і торік, доведеться провести відбіркові матчі. З ким? Серед найвідоміших суперників «Динамо» — «Андер-

лехт» (Бельгія), «Бешикташ» (Туреччина), «Казань» (Азія), «Панатінаїкос» (Греція), «Олівер» (Данія), «Гетеборг» (Швеція), «Рейнджерс» (Шотландія), «Гроссупер» (Швейцарія), «Кривий Ріг» (Україна), «Бернлі» (Норвегія), «Ал-Хайль» (Хорватія) та «Атлетік» (Іспанія).

Зністка про включення «Динамо» у розіграш Кубка чемпіонів

застала президента динаміківського клубу Григорія Суркіса у Москві. Переглянувши список команд, які можуть стати суперниками киян, він сказав: «Не переживайте проти «Бешикташа», «Олівер» або «Гроссупер», але й з іншими клубами грати нам ніяк не менше».

Отже, найкращі сьогоднішні змагання свого суперника і зможе підтримувати готуватися до матчів, які, за попередніми даними, відбудуться 9 та 23 серпня. Успіхів тоді, «Динамо»!

ГОЛОС УКРАЇНИ

Засновник — Верховна Рада України.
Видаєть — Президія Верховної Ради України.
252019, м. Київ-19,
вул. М. Грушевського, 5.
Газета виходить
3 і 5 жовтня 1990 року.

Головний редактор С. ПРАВДЕНКО.
Редактори: О. БІЛИК (заст. головного редактора), Л. БРОВЧЕНКО (заст. головного редактора), А. ГОРЛОВ (перший заст. головного редактора), В. ІЩЕРЕНКО, С. ГИСАРЕНКО, А. СОЛОНЬШКО, В. СУДІЯ (заст. головного редактора).

Адреса редакції:
252047, Київ-47,
вул. Нестерова, 4.

ТЕЛЕФОН: для дозвонів — 441-89-23; міжміський — 224-72-54; відділ реклами — 441-89-34, 441-89-44; телефакс — 449-85-62.
Розсилка — поштою.
Листування з читачами — тільки на сторінках газети.

Свідчення про реєстрацію періодичного друкованого видання — КП № 1 від 18.09.1990 р.

Арбітражний суд Львівської області (Львів, вул. Винниченка, 3) порушив справу № 2/618 про банкрутство приватної фірми «Орест-Українець».
Адреса: 290002, Львів-2, вул. Підгілляська, 25, р/р 2468245 в ОД АК «Укробанк» Львова, МФО 325019.
Претензія прийматимуть протягом одного місяця з дня викладу оголошення.

Арбітражний суд Донецької області порушив справу № 95/4-18 про банкрутство Т.О.В. «Кентавр ЛТД».

Адреса боржника: Донецьк, вул. Університетська, 36, р/р 1467880 у ЦМВ АК ПІВ Макіївки Донецької області.

Арбітражний суд Львівської області (290004, м. Львів, вул. Винниченка, 3) порушив справу № 2/455 про визнання банкрутом Приватного підприємства «Орфелем». Місцезнаходження: 290019, Львів-19, вул. Свєдлєва, 1/9, розрахунковий рахунок № 468461 і КД «Дністер-Банк».
Претензія кредиторів і запити можливих санітарів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування цього оголошення.

Арбітражний суд Донецької області (340105, г. Донецьк, бульвар Пушкина, 34) порушує справу № 2/455 про визнання банкрутом підприємства з обмеженою відповідальністю «Семікс ЛТД». 340000, г. Донецьк, ул. Артема, 74, р/р 4670005 в Кувальському отд. АК ПІВ, МФО 334408.
Претензія кредиторів прийматимуть в течение місяця со дня опублікування цього оголошення.

Арбітражний суд Львівської області (290004, Львів, вул. Винниченка, 3) порушив справу № 2/327 про визнання банкрутом малого приватного виробничого підприємства «Чорногора».

Юридична адреса: 290024, Львів-24, вул. Б. Хмельницького, 88, розрахунковий рахунок № 146816 в Залізно-Українському комерційному банку.

Претензія кредиторів і запити можливих санітарів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування цього оголошення.

Арбітражний суд Києва (252030, Київ-30, вул. Б. Хмельницького, 44-а) порушив справу № 14/84 про визнання банкрутом МП «Матис» (реєстраційний № 0122 в Держадміністративній інспекції Києва), юридична адреса: Київ-105, вул. М. Рєскова, 4-а, розрахунковий рахунок №6059346 в АКБ «Алекс», МФО 300442.

Претензія кредиторів і запити можливих санітарів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування оголошення.

Арбітражний суд Львівської області (290004, м. Львів-4, вул. Винниченка, 3) порушив справу № 2/197 про визнання банкрутом приватного підприємства фірми «Вітер». Юридична адреса: 290020, Львів-20, вул. Паша, 18/49, розрахунковий рахунок № 46896 в Свіжському відділенні Промінвестбанку м. Львова.

Претензія кредиторів і запити можливих санітарів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування цього оголошення.

Арбітражний судом Харьковской области (Харьков, Дом Советов, ул. Сумская, 64) возбуждено дело № 1017/5-51 о банкротстве общества с ограниченной ответственностью «Град-Мажор» (Харьков, ул. Мелухова, 6/1, кп. 15; р/р 400467830 в Регион-банке). Целью объявления является выявление кредиторов и возможных санаторов.

Арбитражный суд Киева (252030, Київ-30, вул. Б. Хмельницького, 44-а) порушив справу № 15/34 про визнання банкрутом СП «Ротмисс Ентерпрайз» (реєстраційний № 0092-1055-СП Держадміністративній інспекції Києва), юридична адреса: Київ-147, вул. Ентузіастів, буд. 43, кп. 19, розрахунковий рахунок № 4467491, валютний рахунок № 010070843 в АКБ «Приват-банк», МФО 321963.
Претензія кредиторів і запити санітарів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування оголошення.

Арбитражный суд Запорожской области (330001, Запорожье, ул. Шаумяно, 4, тел. 32-05-15) 15.05.95 г. возбудил дело № 5/1-220 о банкротстве научно-производственной группы «Старт» (адрес: юридический — Молодечисский Запорожской обл., ул. Шевченко, 57; фактический — 330000, Запорожье, пр. Ленинский, 162).

За зміст та достовірність інформації у рекламних публікаціях відповідальність несе рекламодателі.
Редакція не закликає поділяти позицію авторів публікацій.
За точність викладених фактів відповідальність несе автор.

Газета виходить 5 разів на тиждень (крім Різдвяного і українською і російською мовами).
Ціна: 40925.
Тираж 358383.

Комітет друку підприємств «Поса Україна»
252047, Київ-47,
пр. Шевченка, 58.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
Зам. 0311427.